

François Drouin, président d'Autoroutes et Tunnel du Mont Blanc « Ma priorité : valoriser nos savoir-faire »

JEAN MICHEL GRADT / JOURNALISTE | LE 18/06 À 07:55, MIS À JOUR À 13:31 | Lu 1069 fois



François Drouin, président d'Autoroutes et Tunnel du Mont Blanc « Ma priorité : valoriser nos savoir-faire »

2 / 2

Vous présidez le conseil d'administration d'Autoroutes et Tunnel du Mont Blanc (ATMB) depuis tout juste un an. Que reprenez-vous de ce premier exercice et quelle est votre priorité ?

J'ai été très étonné par le savoir-faire de l'entreprise, tant pour ce qui concerne la montagne que les tunnels. ATMB opère en effet un réseau autoroutier situé à 1300 m d'altitude, avec 200 ouvrages d'art sur 130 km et qui offre la particularité d'être soumis au gel 100 jours par an (voir la carte dans le carrousel photo ci-dessus). La société est aussi devenue, après l'incendie du 24 mars 1999, une référence mondiale en matière de sécurité dans les tunnels.

Ce sont ainsi 35.000 données qui sont régulièrement mesurées et analysées par le système de gestion centralisée des équipements au sein du tunnel du Mont Blanc. Au-delà, un règlement de circulation très strict (vitesse limitée à 70 km/h, distance de sécurité de 150m entre 2 véhicules) vise à optimiser les conditions de sécurité.

Ma priorité consiste donc à valoriser nos savoir-faire. Ainsi, en mars dernier ATMB a été retenue par le département de Haute-Savoie pour définir les procédures de sécurité et superviser à distance le trafic routier du tunnel des Montets. Il s'agit de permettre d'exploiter ce tunnel, qui est ferroviaire la majorité de l'année, en mode mixte route-fer l'hiver, lorsque la route qui relie Vallorcine à Chamonix est fermée pour cause de risque d'avalanches.

ATMB a également répondu en septembre dernier, en prenant la tête d'un groupement d'entreprises, à la consultation lancée par la Communauté d'agglomération du Grand Lyon pour la concession du Boulevard périphérique Nord de Lyon, un ouvrage qui comporte plusieurs tunnels. Pour ce contrat, qui représente 2 ans de travaux et un chiffre d'affaires de l'ordre de 400 millions d'euros sur une durée de la concession de 20 ans (jusqu'en 2035), nous sommes en lice contre Vinci, Eiffage et SAPN. Nous attendons le résultat de l'appel d'offres.

Comment ont évolué les trafics voitures et poids-lourds ?

Bonne nouvelle : pour ce qui concerne le trafic poids-lourds, dont le trafic a chuté avec la crise jusqu'à atteindre un plancher quasi-historique, il a stoppé sa chute sur le réseau ATMB à partir de l'automne

2013 et il a légèrement remonté depuis. Même chose pour le tunnel du Fréjus, dont je suis également le président.

Pour ce qui concerne les véhicules légers, le trafic s'est assez bien tenu. Il a notamment été boosté par la vigueur du trafic transfrontalier avec les déplacements domicile-travail des travailleurs français vers la Suisse. Mais il ne faut pas négliger, en sens inverse, les flux liés à l'attrait qu'exerce la Haute-Savoie sur les Suisses qui, pour des raisons diverses (la nature du marché immobilier helvétique, notamment) sont nombreux à devenir propriétaires sur l'autre rive du lac de Genève. Pour eux, le réseau ATMB est devenu une sorte d'A86.

Sur le plan financier, quels sont les points saillants de 2013 ?

Nous avons dégagé l'an passé un bénéfice net de 46,9 millions d'euros pour un chiffre d'affaires de 172 millions et une dette de 194 millions d'euros. Notre résultat d'exploitation a progressé de 4,7% à 79,9 millions d'euros et l'EBE a progressé de 4% pour représenter 58,2% du chiffre d'affaires. Parallèlement, nous avons investis 33 millions d'euros dans l'amélioration du réseau, un chiffre qui sera porté à 50 millions cette année.

On parle souvent de taxer davantage les sociétés d'autoroutes. Craignez-vous de devoir payer de nouvelles taxes pour compenser le report de l'écotaxe ?

Non, je ne redoute pas un tel scénario. ATMB est une société publique dont les principaux actionnaires sont l'Etat français (67,30%), les départements de Haute-Savoie et de l'Ain (18,62%) et le Canton et la ville de Genève (5,41%). Or, le débat sur les sociétés d'autoroutes « vaches à lait » _ une vision que je ne partage pas, on oublie un peu vite que leurs actionnaires ont contracté des emprunts _ concerne surtout sur les sociétés privées.

Mais là aussi, je doute qu'on puisse accroître les taxes qui pèsent sur elles. Pour les taxer davantage afin de compenser le manque à gagner qu'a suscité le report de l'écotaxe, il faudrait modifier le contrat de concession qui lie ces sociétés privatisées à l'Etat. Une telle modification impliquerait que l'Etat leur verse des compensations financières.

Serez-vous mis à contribution pour financer la liaison ferroviaire Lyon-Turin ?

Non, je ne le pense pas. Et de toute façon, notre contribution ne saurait être à la hauteur des sommes en question dans ce projet.

Le projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin vise notamment à développer le feroutage (le transport de camions, ou de leurs seules remorques, par des trains) entre la France et l'Italie. Nous soutenons la liaison de feroutage qui existe déjà -de même que, pour les voyageurs, un TGV relie Paris à Milan trois fois par jour. J'observe que, pour le fret, le prix de passage s'est aligné sur celui que nous proposons dans nos tunnels routiers du Mont -Blanc et du Fréjus. Mais là où les navettes ferroviaires transportent 88 poids-lourds par jour, il en passe 2.000 au Fréjus et 1.800 au Mont-Blanc. Et de notre côté, aucun problème de capacité. Le Fréjus peut aisément accueillir 8.000 poids lourds par jour.●

Propos recueillis par Jean-Michel Gradt